


## Vehicle with brake and steering system

**Patent number:** EP0999117  
**Publication date:** 2000-05-10  
**Inventor:** THURNER THOMAS (DE); VOGEL THOMAS PROF DR (DE)  
**Applicant:** DAIMLER CHRYSLER AG (DE)  
**Classification:**  
 - international: **B60G17/0195; B60T8/1755; B60T8/88; B60T17/18; B62D6/00; B62D7/15; B62D9/00; B60G17/015; B60T8/17; B60T8/88; B60T17/18; B62D6/00; B62D7/15; B62D9/00; (IPC1-7): B62D6/00; B60T8/00; B62D7/14**  
 - european: **B60G17/0195; B60T8/1755; B60T8/88B; B60T17/18; B62D6/00D; B62D7/15G; B62D9/00D**  
**Application number:** EP20000102607 19960613  
**Priority number(s):** DE19951026250 19950718; EP19960109477 19960613

**Also published as:**

 EP0999117 (A)

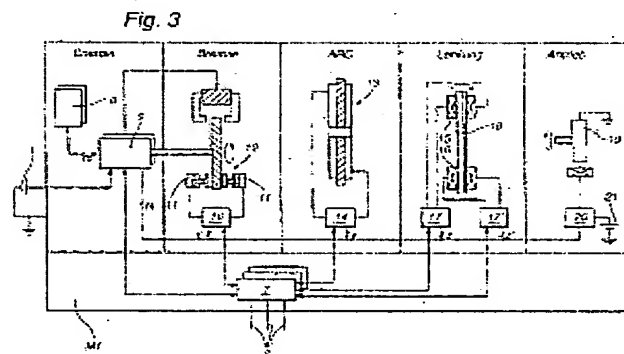
**Cited documents:**

 DE4123232  
 GB2205009  
 XP002214579  
 XP002214580

**Report a data error he**

### Abstract of EP0999117

The braking and steering system provides a braking function for each wheel on each of two axles and a steering function for at least one of the axles. The braking and steering functions are controlled by a computer unit based on sensor signals. In the event of a failure in a steering actuator, the braking and steering system brakes specific individual wheels to maintain the steerability of the vehicle. The computer unit preferably has a fault-tolerant, redundant structure. The actuator system is connected to the computer by a fault-tolerant communication device (2). The power supply for the actuator system and the computer unit are also fault-tolerant.



Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 999 117 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
10.05.2000 Patentblatt 2000/19

(51) Int Cl.7: B62D 6/00, B62D 7/14,  
B60T 8/00

(21) Anmeldenummer: 00102607.9

(22) Anmeldetag: 13.06.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE ES FR GB IT SE

(30) Priorität: 18.07.1995 DE 19526250

(62) Dokumentnummer(n) der früheren Anmeldung(en)  
nach Art. 76 EPÜ:  
96109477.8 / 0 754 611

(71) Anmelder: DaimlerChrysler AG  
70567 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:

- Thurner, Thomas  
73230 Kirchheim (DE)
- Vogel, Thomas, Prof. Dr.  
71229 Leonberg (DE)

Bemerkungen:

Diese Anmeldung ist am 08 - 02 - 2000 als  
Teilanmeldung zu der unter INID-Kode 62  
erwähnten Anmeldung eingereicht worden.

## (54) Fahrzeug mit Brems- und Lenksystem

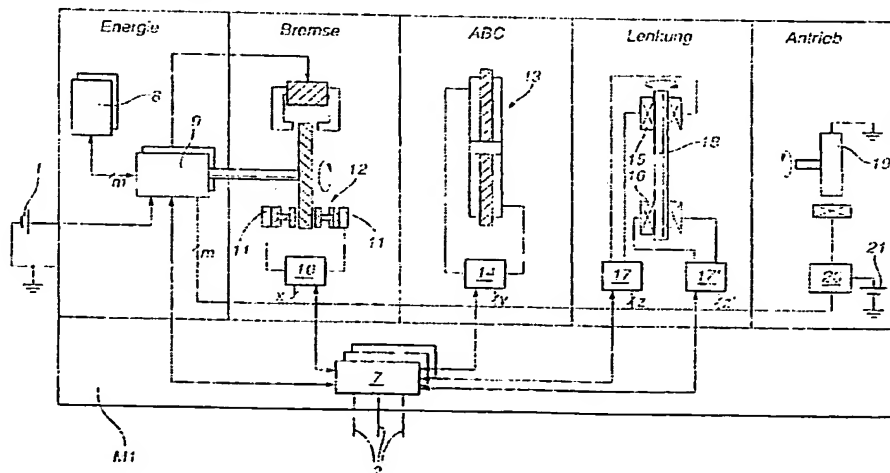
(57) 2.1. Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeug mit einem Brems- und Lenksystem, wobei das Fahrzeug mindestens zwei Achsen aufweist und das Brems- und Lenksystem an jeder Achse für jedes Rad eine Bremsfunktion und an zumindest einer Achse eine Lenkfunktion ausübt, und mindestens einer Recheneinheit, in der für jedes Rad eine Sollbremswirkung und für jedes Rad mit Lenkfunktion eine Sollenwirkung aufgrund von Sensorsignalen ermittelt wird, wobei die Bremsfunktion und die Lenkfunktion aufgrund der ermittelten Sollbremswirkung und Sollenwirkung mittels Stellsystemen des Brems- und Lenksystems geregelt bzw.

gesteuert wird, die für die Bremsfunktion eine Betriebsbremse und für die Lenkfunktion zusätzlich einen Lenksteller beinhalten.

2.2. Erfindungsgemäß bremsst das Brems- und Lenksystem im Fehlerfall einer Lenksystemkomponente, insbesondere eines Lenkstellers, gezielt einzelne Räder zur Aufrechterhaltung der Lenkbarkeit des Fahrzeugs.

2.3. Verwendung zum Beispiel in Automobilen.

Fig. 3



## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Fahrzeug nach dem Oberbegriff von Anspruch 1.

[0002] Fahrzeuge, die eine gelenkte Vorderachse und je einen getrennten Bremskreis für die Vorderachse und die Hinterachse aufweisen, sind allgemein bekannt.

[0003] Zum besseren Verständnis der nachfolgend verwendeten Begriffe werden zuerst einige Begriff definitions, wie sie dieser Anmeldung zugrundegelegt werden, aufgeführt:

Fail-Safe-Eigenschaft: [Quelle DIN 19 250] Fähigkeit eines technischen Systems, beim Auftreten bestimmter Ausfälle im sicheren Zustand zu bleiben oder unmittelbar in einen anderen sicheren Zustand überzugehen; auch Fehlersicherheit genannt;

Fehler [DIN 19 250]: Nichterfüllung mindestens einer Anforderung an ein erforderliches Merkmal einer Betrachtungseinheit;

Fehlertoleranz: [NTG 3004; Nachrichtentechnische Gesellschaft im VDE (heute ITG, Informationstechnische Gesellschaft), Zuverlässigkeitsbegriffe im Hinblick auf komplexe Software und Hardware, 1982] Fähigkeit eines Systems, auch mit einer begrenzten Zahl fehlerhafter Subsysteme seine spezifizierte Funktion zu erfüllen;

Redundanz: [VDI/VDE 3542; Sicherheitstechnische Begriffe für Automatisierungssysteme, 1991] Vorhandensein von mehr als für die Ausführung der vorgesehenen Aufgaben an sich notwendigen Mitteln.

Fail-silent: Die Eigenschaft einer Komponente bzw. eines Systems, welche(s) mit anderen in Kommunikation steht, beim Erkennen eines Fehlers innerhalb der Komponente bzw. innerhalb des Systems keine weiteren Informationen auszusenden.

[0004] Zusätzlich zu den allgemein bekannten Fahrzeugen ist es aus der DE 43 34 260 A1 bekannt, ein Antiblockiersystem und ein Servolenkungssystem dadurch fehlersicher zu gestalten, daß die Steuereinheit des einen Systems die Funktion des jeweils anderen Systems überwacht und beim Auftreten eines Fehlers in einem der Systeme dasselbe System abschaltet, sobald dies gefahrlos möglich ist. Dabei besteht immer eine durchgängige mechanische bzw. hydraulische Verbindung zwischen der Betriebsbremse an den einzelnen Rädern - meist eine Scheibenbremse mit einem hydraulisch beaufschlagten Radbremszylinder - und dem vom Fahrer willkürlich betätigbaren Bremspedal bzw. zwischen dem Lenkgestänge und dem vom Fahrer willkürlich betätigbaren Lenkrad. Diese mechanische Verbindung stellt im Falle des Auftretens eines Fehlers im Antiblockiersystem bzw. in der Servolenkung die Fehlersicherheit des Gesamtsystems her. Beim Auftreten eines Fehlers im Antiblockiersystem, kann unter Verzicht der Funktion des Antiblockiersystems weiterhin gebremst werden. Tritt ein Fehler in der Unterstützung durch die Servolenkung auf, so muß der Fahrer zwar entsprechend höhere Lenkkräfte aufbringen, das Fahrzeug bleibt jedoch zumindest eingeschränkt fahrbar.

[0005] Ferner geht es aus der PCT 94/26558 hervor, zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der Datenübertragung zwischen zwei Steuergeräten, den diese Steuergeräte verbindenden Datenbus redundant - im gegebenen Fall mindestens zweifach - auszuführen.

[0006] Bei einem in der Patentschrift US 5.351.776 offenbarten elektronischen System für Motorfahrzeuge ist eine hierarchische Baumstruktur für die verschiedenen elektrischen Steuerungsfunktionen im Fahrzeug vorgesehen, wobei z. B. Lenkung, Längsbewegungssteuerung und fahrzeugkarosseriebezogene Steuerungsfunktionen in einer obersten Ebene liegen, an die sich die beiden Komponenten der Längsbewegungssteuerung, Antrieb und Bremsen, in einer darunter liegenden Ebene anschließen, auf die wiederum eine Ebene mit den Antriebssteuerungsfunktionen für den Motor und das Getriebe folgt. Eine unterste Ebene wird von den einzelnen Motorsteuerungsmaßnahmen, wie Luftansaugung, Einspritzung und Zündung gebildet. Die Systemauslegung ist so gewählt, dass der Steuerbefehlsfluß zwischen den verschiedenen hierarchischen Ebenen nur in einer Richtung erfolgt und von jeder Ebene wenigstens ein Element hierarchisch nach oben an eine vom Fahrer zur Eingabe seiner Steuerungsanforderungen betätigbare Bedienoberfläche angekoppelt ist und je nach vom Fahrer gewünschter Steuerungsfunktion die hierarchisch nachfolgenden Elemente ansteuert.

[0007] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Fahrzeug mit einem Brems- und Lenksystem zu schaffen, bei dem gegebenenfalls weder eine durchgehende mechanische Verbindung zwischen dem vom Fahrer betätigbaren Lenkrad und den gelenkten Rädern noch eine durchgehende mechanische und/oder hydraulische Verbindung zwischen dem vom Fahrer betätigbaren Bremspedal und der Betriebsbremse für die Räder besteht und bei dem für den Fall, dass ein Fehler oder Ausfall einer Komponente des Lenksystems auftritt, die Lenkbarkeit des Fahrzeugs trotzdem noch in einem gewissen Maß aufrechterhalten werden kann.

[0008] Diese Aufgabe wird durch ein Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst, wobei die Merkmale der Unteransprüche vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen kennzeichnen.

[0009] Das Fahrzeug mit mindestens zwei Fahrzeugachsen, wobei an jeder Achse für jedes Rad eine Bremsfunktion

und an zumindest einer Achse eine Lenkfunktion durchgeführt wird, weist eine Recheneinheit auf, in der zumindest für jedes Rad eine Sollbremswirkung und für jedes Rad mit Lenkfunktion eine Sollenwirkung aufgrund von Sensor-signalen ermittelt wird. Die Bremsfunktion und die Lenkfunktion für die Räder wird aufgrund der ermittelten Sollbrems-wirkung und Sollenwirkung mittels Stellsystemen geregelt bzw. gesteuert. Dabei beinhaltet das Stellsystem für die

**[0010]** Die Bezeichnungen 'Achse' und 'Räder einer Achse' werden dabei dahingehend verwendet, dass damit die paarweise Anordnung von Rädern auf gegenüberliegenden Seiten des Fahrzeugs bezeichnet ist. Es ist nicht notwen-digerweise so, dass eine durchgehende Achse (Starrachse) im herkömmlich mechanischen Sinn auch tatsächlich vorhanden ist. Es kann sich vielmehr auch um einzeln aufgehängte Räder handeln, die vollständig unabhängig von-einander sind. Die Bezeichnung Sollenwirkung umfaßt dabei auch den Sollenwinkel  $0^\circ$ , also die Geradeausfahrt und die Bezeichnung Sollbremswirkung die Sollbremswirkung '0', also verzögerungsfreies Fahren.

**[0011]** Erfindungsgemäß brems das Brems- und Lenksystem im Fehlerfall einer Lenksystemkomponente, insbe-sondere eines Lenkstellers, gezielt einzelne Räder zur Aufrechterhaltung der Lenkbarkeit des Fahrzeugs. Dadurch wird die Fehlertoleranz bzw. Ausfallsicherheit speziell beim Ausfall einer Lenksystemkomponente dadurch verbessert, dass versucht wird, die ausgefallene Lenkwirkung der betreffenden Lenksystemkomponente durch Erzeugung eines Giermomentes mittels des gezielten Bremsens einzelner Räder wenigstens teilweise zu ersetzen.

**[0012]** In Weiterbildung der Erfindung sind die Recheneinheit, die Kommunikationseinrichtung und die Energiever-sorgung fehlertolerant ausgebildet, um das Gesamtsystem, das darüber hinaus zumindest die Stellsysteme für die Lenkfunktion und für die Bremsfunktion umfaßt, fehlertolerant zu gestalten.

**[0013]** Die konventionelle Bremsmechanik/-hydraulik und die konventionelle Lenkmechanik können dann wegfallen, ohne dass die Fehlertoleranz des Gesamtsystems beeinträchtigt wird. Zumindest die Bremsfunktion und die Lenkfunk-tion ist rein elektrisch gesteuert bzw. geregelt, so dass die Verwendung von Fahrerassistenzsystemen, wie Antiblok-kiersystemen, Antriebsschlupfregelungen und wie Systeme, die über entsprechende Ansteuerung der Bremsfunktion und der Lenkfunktion das Gierverhalten des Fahrzeugs stabilisieren und somit ein Schleudern des Fahrzeugs verhin-dern, durch einfaches Implementieren entsprechender Programme in der Recheneinheit umgesetzt werden kann. Fer-ner erhält man bei der Konstruktion des Fahrzeugs größere Freiheiten, so dass beispielsweise der Schutz der Insassen verbessert, die Zahl der Varianten des Fahrzeugs verringert (Rechts- und Linkslenker-Fahrzeuge unterscheiden sich nur noch durch die Anordnung von Lenkrad und Pedalerie im Fahrzeug aber nicht mehr durch die Anordnung der Stellsysteme für die Bremsfunktion und die Lenkfunktion) und die Konstruktion von Motorraum und Hinterachse ver-einfacht werden kann.

**[0014]** Zweckmäßige Ausgestaltungen der Erfindung können den Unteransprüchen entnommen werden. Dabei be-treffen die Ansprüche 3 bis 5 mögliche Zuordnungen der Lenksteller zu den Rädern, die Ansprüche 6 bis 8 mögliche Zuordnungen der Betriebsbremse zu den Rädern und die Ansprüche 9 und 10 besonders geeignete Kombinationen der Zuordnungen von Betriebsbremse und Lenkstellern zu den Rädern.

**[0015]** Besonders angepaßte Ausbildungen der Energieversorgung sind in den Ansprüchen 11 bis 15 dargelegt. Die Ansprüche 16 bis 19 betreffen weitere Systeme, die in gleicher Weise mit der Recheneinheit verbunden sein können und deren Funktion (aktive oder teilaktive Federung, Antrieb) auch in Abhängigkeit von in der Recheneinheit ermittelten Sollwerten gesteuert bzw. geregelt ist. Eine Anordnung in Modulbauweise ist in den Ansprüchen 20 und 21 dargelegt. Der Anspruch 22 betrifft die Ausbildung eines fehlertoleranten Kommunikationssystems in Form eines Datenbusses. Die Ansprüche 23 und 24 betreffen die Ausbildung einer fehlertoleranten Recheneinheit, die aus unabhängig vonein-ander arbeitenden Rechenwerken gebildet wird.

**[0016]** Im übrigen ist die Erfindung an Hand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels nachfolgend noch erläutert; dabei zeigen:

Fig. 1a-1e Beispiele unterschiedlicher Konfigurationen der Anordnung der Stellsysteme für die Bremsfunktion und der Lenksteller am Beispiel eines zweiachsigen Fahrzeugs,

Fig. 2 eine schematische Darstellung eines Brems- und Lenksystems und

Fig. 3 eine schematische Darstellung eines einem Rad zugeordneten Modul, das die Stellsysteme für dieses Rad umfaßt.

**[0017]** In den Figuren 1a bis 1e sind unterschiedliche Konfigurationen der Wirkverbindung zwischen den Stellsyste-men für die Bremsfunktion und für die Lenkfunktion schematisch dargestellt. Mögliche Anordnungen der Antriebsein-richtungen und der Federsteller einer aktiven oder teilaktiven Federung wurden dabei der Übersichtlichkeit wegen ebenso nicht berücksichtigt wie das fehlertolerante Kommunikationssystem, die fehlertolerante Recheneinheit und die fehlertolerante Energieversorgung. Dabei ist die vordere Fahrzeugachse mit A1, die hintere Fahrzeugachse mit A2 bezeichnet, während die Räder mit dem Buchstaben R und daran angehängt den Buchstaben 'v' oder 'h' für vorne

bzw. hinten und 'l' oder 'r' für links bzw. rechts bezeichnet sind. Die Stellsysteme für die Lenkfunktion sind schematisch als Kästchen mit dem Buchstaben L, die Stellsysteme für die Bremsfunktion sind schematisch als Kästchen mit dem Buchstaben B dargestellt. Sofern ein Stellsystem nur auf ein Rad einwirkt, wurde es direkt neben dem entsprechenden Rad angeordnet und der Buchstabe 'r' wird an seine Bezeichnung angehängt. Wirkt ein Stellsystem für die Lenkfunktion auf beide Räder einer Achse ein, so wurde es in der Mitte zwischen den beiden Rädern dargestellt, ein Pfeil weist auf die beiden Räder und an seine Bezeichnung wird der Buchstabe 'a' angehängt. Bei der Bremsfunktion ist es möglich einen Bremssteller für eine Achse anzuordnen, der jeweils eine Bremsfunktion für beide Räder der Achse ausführt, wobei die beiden Bremsfunktionen in einen funktionalen Zusammenhang zueinander stehen. Derartigen Bremsstellern wird ebenfalls der Buchstabe 'a' an seine Bezeichnung angehängt. Der funktionale Zusammenhang zwischen den Bremsfunktionen kann insbesondere darin bestehen, dass die Radbremsen mit einer gemeinsamen Bremsdruckquelle verbunden sind. Durch Steuerventile kann zwar der Bremsdruck in den Rädern gegenüber dem Bremsdruck in der Druckquelle verringert werden, jedoch ist der Bremsdruck beider durch den in der Druckquelle momentan bereitstehenden Bremsdruck begrenzt. Im übrigen wird zur Unterscheidung der Stellsysteme noch eine Nummer angehängt.

**[0018]** In der Fig. 1a weist das Fahrzeug an der Vorderachse A1 einen Bremssteller Ba1 für die Achse und zwei unabhängig voneinander arbeitende Lenksteller Lr1, Lr2, die je ein Rad der Vorderachse A1 beaufschlagen, auf. An der Hinterachse A2 ist nur ein Bremssteller für die Achse Ba2 angeordnet. Bei einer solchen Anordnung wird das Fahrzeug an nur einer Achse gebremst, wenn an einem der Bremssteller Ba1, Ba2 ein Fehler auftritt. Tritt an einem der Lenksteller Lr1, Lr2 ein Fehler auf, so wird das andere Rad der Vorderachse A1 noch gelenkt. Vorzugsweise ist dabei durch konstruktive Maßnahmen sicherzustellen, daß beim Auftreten eines Fehler die betroffene Betriebsbremse bzw. der betroffene Lenksteller freigeschaltet ist. Aufgrund des an allen Achsen bestehenden funktionalen Zusammenhangs zwischen der Bremsfunktion an den Rädern der Achsen ist es nicht oder nur eingeschränkt möglich, durch gezieltes Bremsen einzelner Räder Giermomente zu erzeugen um so beim Auftreten eines Fehlers in einem der Lenksteller weiterhin eine Lenkbarkeit aufrechtzuerhalten. Deshalb ist bei einer solchen Anordnung die Weiterfahrt des Fahrzeugs allenfalls bei eingeschränkten Fahrgeschwindigkeiten (beispielsweise auf maximal 30 km/h) möglich. Es ist jedoch auf jeden Fall sichergestellt, dass das Fahrzeug nach dem Auftreten eines Fehlers vom Fahrer beherrschbar gehalten werden kann.

**[0019]** Die Anordnung gemäß der Fig. 1b unterscheidet sich von der Anordnung gemäß der Fig. 1a dadurch, dass die Lenkfunktion nicht nur an der Vorderachse A1 sondern auch an der Hinterachse A2 durchgeführt wird. Die Lenkfunktion jeder Achse wird dabei durch je einen Lenksteller La1, La2 durchgeführt, wobei jeder der Lenksteller auf beide Räder der entsprechenden Achse einwirkt. Beim Auftreten eines Fehlers in einem der Bremssteller Ba4, Ba5, ist das Fahrzeug noch durch den anderen Bremssteller abbrembar. Der Vorteil dieser Anordnung ist darin zu sehen, dass beide Fahrzeugachsen unabhängig voneinander gelenkt sind. Tritt ein Fehler in einem der Lenksteller auf, so ist noch immer eine der Fahrzeugachsen gelenkt. In der Recheneinheit muß dies zwar entsprechend berücksichtigt werden, das Fahrzeug bleibt jedoch fahrbar. Diese Anordnung ist somit in Bezug auf das Auftreten eines Fehlers in einem der Lenksteller fehlertolerant.

**[0020]** Die Anordnung der Fig. 1c unterscheidet sich dadurch von der Anordnung gemäß der Figur 1a, dass anstelle des Bremsstellers Ba1, der an beiden Rädern der Vorderachse A1 eine in einem funktionalen Zusammenhang stehende Bremsfunktion ausführt, zwei jeweils auf nur ein Rad der Achse einwirkende, unabhängig voneinander arbeitende Bremssteller Br1, Br2 verwendet werden. Beim Auftreten eines Fehlers in dem Bremssteller Ba3 an der Hinterachse A2 des Fahrzeugs wird das Fahrzeug noch über die Vorderachse gebremst. Beim Auftreten eines Fehlers an einem der Bremssteller Br1, Br2 der Vorderachse A1 ist das Fahrzeug noch durch den verbleibenden der beiden Bremssteller Br1, Br2 an der Vorderachse A1 und durch den Bremssteller Ba3 an der Hinterachse bremsbar. Da gegebenenfalls an der Vorderachse nur einseitig gebremst wird, tritt ein Giermoment auf, das ein Drehen des Fahrzeugs um die Hochachse in der Richtung auf die Seite, an der das noch gebremste Vorderrad Rvr oder Rvl zur Folge hat. Dies kann jedoch durch Vorgabe einer entsprechenden Sollenwirkung kompensiert werden. Beim Auftreten eines Fehlers in einem der beiden Lenksteller Lr3, Lr4 kann in vorteilhafter Weise durch Vorgabe unterschiedlicher Sollbremswirkungen für die Bremssteller Br1, Br2 ein Giermoment erzeugt werden. Somit kann zumindest teilweise, durch gezieltes einseitiges Bremsen das aufgrund des Fehlers in einem der Lenksteller Lr3, Lr4 fehlende Lenkmoment kompensiert werden. Somit wird eine verbesserte Handhabung des Fahrzeugs beim Auftreten eines Fehlers in einem der Lenksteller Lr3, Lr4 erreicht. Somit kann nach dem Auftreten eines Fehlers in einem Lenksteller ein größerer Geschwindigkeitsbereich für die weitere Nutzung des Fahrzeugs verwendet werden. Einzig das Auftreten eines Fehlers, der gleichzeitig ein Bremssteller und ein Lenksteller betrifft, ist so schwerwiegend, dass es sich empfiehlt, als sicheren Zustand nach dem Auftreten des Fehlers den Fahrzeugstillstand anzustreben. Ein Anhalten des Fahrzeugs ist jedoch in jedem Fall noch möglich, ohne dass an den Fahrer besondere Anforderungen gestellt werden müssen. Eine Weiterfahrt ist dann auch bei eingeschränkter Fahrzeuggeschwindigkeit nicht sehr empfehlenswert, obwohl dies prinzipiell dennoch möglich wäre.

**[0021]** Die Anordnung gemäß der Fig 1d unterscheidet sich von der Anordnung gemäß der Fig 1c nur darin, dass zusätzlich an der Hinterachse A2 eine Lenkfunktion mittels des auf beide Räder einwirkenden Lenkstellers La3 durch-

geführt wird. Somit ist sichergestellt, dass beim Auftreten eines Fehlers in einem der Lenksteller Lr9, Lr10, La3 eine uneingeschränkte Lenkfunktion an einer Fahrzeugachse durchführbar ist. Das Fahrzeug ist auch bezüglich des Auftretens von Fehlern, die zwei der Lenksteller Lr9, Lr10, La3 betreffen, fehlersicher. Spätestens in diesem Fall muß durch Vorgabe von Sollbremswirkungen gezieltes, einseitiges Bremsen an den Bremsstellern Br7, Br8 erfolgen, um ein Giermoment am Fahrzeug zu erzeugen und so das fehlende Lenkmoment zu kompensieren. Das Verhalten des Fahrzeugs beim Auftreten eines Fehlers in einem der Bremssteller Br7, Br8, Ba6 ist analog zu dem beim Auftreten des gleichen Fehlers in der Fig. 1c beschriebenen. Beim Auftreten von Fehlern in zwei Stellsystemen, von denen eines einer der Bremssteller Br7, Br8, Ba6 und der andere einer der Lenksteller Lr9, Lr10, La3 ist, kann das Fahrzeug weiterhin betrieben werden. Im Gegensatz zu der Anordnung gemäß der Fig. 1c ist das Anhalten des Fahrzeugs als anzustrebender sicherer Zustand nicht erforderlich. Zumindest in einem eingeschränkten Geschwindigkeitsbereich ist dann noch die volle Fahrfähigkeit gegeben. Somit ist das Brems- und Lenksystem gemäß dieser Anordnung fehlertolerant gegenüber dem Auftreten eines Fehlers in einem beliebigen Stellsystem und zumindest fehlersicher gegenüber dem Auftreten von Fehlern in zwei beliebigen Stellsystemen.

**[0022]** Den größten Grad der Fehlertoleranz bzw. Fehlersicherheit gegenüber dem Auftreten von Fehlern in mehreren Stellsystemen weist die Anordnung gemäß der Fig. 1e auf. Hierbei ist an jedem Rad ein Lenksteller Lr5, Lr6, Lr7, Lr8 und ein Bremssteller Br3, Br4, Br5, Br6 angeordnet, die jeweils unabhängig von auf andere Räder einwirkenden Stellsystemen arbeiten. Fehlertoleranz ist bis zum Auftreten von Fehlern in zwei beliebigen Stellsystemen gegeben. Beim Auftreten von Fehlern in drei Stellsystemen ist dann noch ein uneingeschränkter Fahrbetrieb möglich, wenn mindestens ein Lenksteller und mindestens 1 Bremssteller ausgefallen, d. h. von einem Fehler betroffen ist. Treten Fehler auf, die drei Lenksteller oder drei Bremssteller betreffen, ist das Fahrzeug bis zum Stillstand sicher abbremsbar. Eine Weiterfahrt mit dem Fahrzeug sollte dann jedoch vermieden werden.

**[0023]** Die Anordnungen der Figuren 1a, 1c und 1d sind gegenüber dem Austauschen von Vorderachse und Hinterachse nicht symmetrisch. Selbstverständlich weist bezüglich der Fehlersicherheit ein System, das sich nur dadurch unterscheidet, dass 'A1' anstelle der Vorderachse die Hinterachse und entsprechend 'A2' nicht die Hinterachse sondern die Vorderachse bezeichnet, die gleichen Eigenschaften auf und ist daher von diesem Gesichtspunkt aus ebenso realisierbar.

**[0024]** Ist die Antriebseinrichtung an den Rädern wenigstens einer Achse des Fahrzeugs unabhängig von den anderen Antriebseinrichtungen, so kann auch durch unterschiedliche Antriebsleistung an beiden Fahrzeugseiten ein Giermoment erzeugt werden, wodurch ein Ausfall eines Lenkstellers analog zur Kompensation durch eine Bremsfunktion durchgeführt werden kann. Dadurch wird die Fehlersicherheit bezüglich des Ausfalls von Lenkstellern oder Bremsstellern noch erhöht, der Ausfall einer größeren Anzahl von Einzelkomponenten kann zumindest so kompensiert werden, dass ein beherrschbarer Fahrzeugzustand bis zum Erreichen des sicheren Zustands gewährleistet ist.

**[0025]** Über das Auftreten eines Fehlers im Brems- und Lenkungssystem ist der Fahrer zu informieren, so dass dieser zur Behebung des Fehlers eine Werksatt aufsuchen kann.

**[0026]** Die Fig. 2 zeigt in Form eines Schemas, die gesamte Anordnung des erfindungsgemäßen Brems- und Lenksystems. Dabei sind die Stellsysteme an den Rädern als Module M1 bis M4 dargestellt, wobei jedem Rad ein Modul zugeordnet ist. Jedes der Module umfaßt die Stellglieder, die dem entsprechenden Rädern zugeordnet sind. Ein Beispiel für ein Modul ist in der Fig. 3 dargestellt. Die Versorgung des Fahrzeugs mit elektrischer Energie wird nachfolgend als Fahrzeugbatterie 1 bezeichnet. Es handelt sich dabei nicht nur um eine Fahrzeugbatterie, sondern in der Regel um das Gesamtsystem Fahrzeugbatterie und Generator. Die Fahrzeugbatterie 1, die abweichend von der zeichnerischen Darstellung auch redundant ausgeführt werden kann, dient sowohl den Modulen M1 bis M4 als Energieversorgung als auch der Recheneinheit 3. Die Recheneinheit 3 ist mit dem fehlertoleranten Kommunikationssystem 2, das hier als redundant ausgeführter Datenbus schematisch dargestellt ist, verbunden. Dabei ist bei der redundanten Ausführung zu beachten, dass nicht wie hier dargestellt, eine parallele Verlegung der Datenbuskabel stattfindet, sondern dass möglichst getrennte Verlegewege gewählt werden. Die Recheneinheit 3 besteht gemäß der dargestellten Ausführung aus drei gleiche Rechenwerken 4, 5 und 6. Der Recheneinheit werden die von Sensoren gemessenen Größen beispielsweise des Lenkwinkels (des Lenkrades)  $\alpha$ , der Stellung des Gaspedals (Sg), der Stellung des Bremspedals (Sb), des Schwimmwinkels  $\beta$ , der Raddrehzahlen  $\omega_i$  und der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v$  zugeführt. Nachdem in den drei Rechenwerken 4, 5, 6 die gleichen Algorithmen durchgeführt werden, stimmen im fehlerfreien Betrieb die ermittelten Sollwerte überein. Beim Auftreten eines Fehlers in einem der Rechenwerke weichen die in diesem Rechenwerk ermittelten Ergebnisse von den in den beiden anderen Rechenwerken ermittelten Ergebnissen ab. Somit kann erkannt werden, ob und in welchem der Rechenwerke ein Fehler aufgetreten ist. Das entsprechende Rechenwerk wird nachfolgend solange nicht mehr berücksichtigt, bis eine Überprüfung oder eine Reparatur ausgeführt wurde. Ein kurzzeitiges Abweichen der Ergebnisse (z.B. weniger als 0,1 s) muß dabei nicht unbedingt als Fehler gewertet werden, sofern die Ergebnisse anschließend wieder über einen längeren Zeitraum hinweg übereinstimmen. Sind die Rechenwerke fail-silent, genügt eine einfache Redundanz, d.h. eine zweikanalige Ausführung um die Fehlertoleranz zu erreichen. Die fehlertolerante Energieversorgung wird einerseits durch die Verbindung mit der Fahrzeugbatterie 1 und andererseits durch jeweils einen in dem Radmodul angeordneten weiteren Energiespeicher sichergestellt.

[0027] Die Fig. 3 zeigt die Darstellung der Elemente an Hand des Moduls M1 der Fig. 2. Die Energieversorgung des Moduls erfolgt einerseits über den Anschluß an die Fahrzeugbatterie 1, die Redundanz wird durch den Energiespeicher 8 hergestellt. Die im Energiespeicher 8 eingespeiste Energie wird entweder über das Bordnetz und somit von der Lichtmaschine zugeführt. Andererseits ist es möglich, sich von der Lichtmaschine abzukoppeln, indem eine Rekuperationsbremse 9 zumindest teilweise als Betriebsbremse genutzt wird. Sobald der Energiespeicher 8 gefüllt ist, kann zusätzliche erzeugte Energie in das Bordnetz eingespeist werden und damit entweder die Recheneinheit 3 mit Energie versorgt werden oder die Fahrzeugbatterie 1 geladen werden. Somit kann die Fahrzeugbatterie 1 auch beim Ausfall der Lichtmaschine geladen werden, da andere Spannungsquellen im Fahrzeug zur Verfügung stehen. Alternativ oder zusätzlich zu der Rekuperationsbremse kann an dem Rad dem das Modul zugeordnet ist, ein Wandler 9 angeordnet sein. Der Wandler wandelt die kinetische Energie des Rades in eine speicherbare Energieform um und speist den Energiespeicher 8 und eventuell die Fahrzeugbatterie 1. Weist sowohl der Energiespeicher 8 als auch die Fahrzeugbatterie 1 einen genügenden Ladezustand auf, so kann der Wandler 9 abgekoppelt werden. Der Wandler 9 kann beispielsweise ein Generator zur Erzeugung elektrischer Energie oder eine Pumpe zur Erzeugung einer Druckdifferenz sein. Der Energiespeicher 8 ist dem entsprechend entweder ein Akkumulator oder ein Druckspeicher. Gegebenenfalls kann auch die Energie der Bewegung des Rades relativ zur Fahrzeugkarosserie und in Richtung der Hochachse des Fahrzeugs gewandelt und gespeichert werden.

[0028] Das dargestellte Modul M1 ist nicht nur zur Ausführung einer Bremsfunktion und einer Lenkfunktion geeignet, es ist auch zur Durchführung einer Antriebsfunktion und einer aktiven Federungsfunktion ausgestaltet. Die Sollwerte (Sollenkwinkel, Sollbremswirkung, Sollfederwege und Sollantriebswirkung) aufgrund derer diese Funktionen durchgeführt werden und gegebenenfalls Sensorsignale werden dem Radmodul M1 über die fehlertolerante Kommunikationseinrichtung, den Datenbus 2, zugeführt. In einem Steuerrechner 7 werden aufgrund der übermittelten Sollwerte die Stellgrößen ermittelt. Dabei kann es sich bei der Ermittlung der Stellgrößen sowohl um eine Steuerung als um eine Regelung handeln. Aufgrund der übermittelten Sollbremswirkung wird die Betriebsbremse betrieben. Soll eine Bremsung stattfinden, so kann zunächst über die Rekuperationsbremse 9 eine Bremswirkung erzeugt. Ist die so erzeugte Bremswirkung nicht ausreichend, so wird als weiterer Teil der Betriebsbremse eine Scheibenbremse 12 benutzt, wobei der Bremsdruck z.B. durch eine hydraulische Druckquelle 10 erzeugt wird und in die Radbremszylinder 11 eingespeist wird.

[0029] Ist eine Rekuperationsbremse 9 nicht vorhanden, so dient allein die hydraulische Scheibenbremse 12 als Betriebsbremse. Der erzeugte Bremsdruck wird durch den Steuerrechner 7 bestimmt. Ebenso wird zur Steuerung bzw. Regelung der Bremswirkung der Rekuperationsbremse 9 der von ihr erzeugte Strom von dem Steuerrechner 7 bestimmt.

[0030] Zur Durchführung der aktiven Federungsfunktion (aktive und/oder teilaktive Federung) wird aufgrund des ermittelten Sollfederwegs die diesem Rad zugeordnete Federung gesteuert. Dazu werden die verstellbaren Federelemente 13 des Rads entsprechend mit Druck aus der hydraulischen Druckquelle 14 versorgt.

[0031] Dabei kann das Radmodul eine einzige hydraulische Druckquelle und gegebenenfalls einen lokalen Druckspeicher aufweisen, wobei im Betrieb des Moduls der Steuerrechner 7 über Steuerventile die Druckzufuhr zu einzelnen druckbetriebenen Stellgliedern steuert.

[0032] Zur Durchführung der Lenkfunktion dienen die Lenksteller 15, 16, die über das Lenkgestänge 18 an dem entsprechenden Rad angreifen. Der zu erzeugende Lenkwinkel des Rades wird aufgrund der Sollenkwirkung und dem Ist-Lenkwinkel in dem Steuerrechner 17 bestimmt und von den Steuereinheiten 17, 17' gesteuert über die Lenksteller 15, 16 erzeugt.

[0033] Die Antriebsfunktion wird aufgrund der dem Steuerrechner 7 übermittelten Sollantriebswirkung durchgeführt. Aufgrund der Sollantriebswirkung und des tatsächlichen Antriebsmoments wird der Radnabenmotor 19 über das Leistungssteuergerät 20 gesteuert. Die Antriebsenergie für den Radnabenmotor 19 stammt aus einer Antriebsbatterie 21, die entweder gleichzeitig das Bordnetz versorgt, oder die von dem Bordnetz vollkommen unabhängig ist.

[0034] Die Module sind vorzugsweise so aufgebaut, dass die einzelnen Stellglieder an dem entsprechenden Rad oder, wenn über ein Modul beide Räder einer Achse beaufschlagt werden, an der entsprechenden Achse angeordnet sind. In möglichst großer Nähe zu den Stellgliedern sind der Steuerrechner 7, der Energiespeicher 8, die hydraulische Druckquellen 10, 14, die Steuereinheiten 17, 17' und das Leistungssteuergerät 20 in einem gemeinsamen Modulgehäuse angeordnet. Das Modulgehäuse schützt die Elemente des Moduls vor den Umwelteinflüssen. Gleichzeitig bildet das Modulgehäuse mit seinem Inhalt die kleinste austauschbare Einheit, sofern in einem seiner Elemente ein Fehler auftritt. Dadurch wird eine große Vereinfachung in der Montage des Fahrzeugs, in der Lagerhaltung für Ersatzteile und in der Reparatur erreicht.

## Patentansprüche

### 1. Fahrzeug mit

- einem Brems- und Lenksystem wobei das Fahrzeug mindestens zwei Achsen (A1,A2) aufweist und das Brems- und Lenksystem an jeder Achse für jedes Rad eine Bremsfunktion und an zumindest einer Achse eine Lenkfunktion ausübt, und
- mindestens einer Recheneinheit (3), in der für jedes Rad eine Sollbremswirkung und für jedes Rad mit Lenkfunktion eine Sollenwirkung aufgrund von Sensorsignalen ( $S_b, S_g, v, \omega, \alpha, \beta$ ) ermittelt wird, wobei die Bremsfunktion und die Lenkfunktion aufgrund der ermittelten Sollbremswirkung und Sollenwirkung mittels Stellsystemen des Brems- und Lenksystems geregelt bzw. gesteuert wird, die für die Bremsfunktion eine Betriebsbremse (11) und für die Lenkfunktion zusätzlich einen Lenksteller (15, 16) beinhalten,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

- das Brems- und Lenksystem im Fehlerfall einer Lenksystemkomponente, insbesondere eines Lenkstellers, gezielt einzelne Räder zur Aufrechterhaltung der Lenkbarkeit des Fahrzeugs bremst.

**2. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß**

- die Recheneinheit (3) fehlertolerant, vorzugsweise redundant, ausgelegt ist,
- die Stellsysteme mittels einer fehlertoleranten Kommunikationseinrichtung (2) mit der Recheneinheit (3) verbunden sind und
- eine fehlertolerante Energieversorgung für die Stellsysteme und die Recheneinheit (3) vorgesehen ist.

**3. Fahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß**

jedes Rad zumindest einer der Achsen (A1, A2), an denen eine Lenkfunktion durchgeführt wird, jeweils mit einem unabhängig von den anderen Lenkstellern arbeitenden Lenksteller (Lr1, ..., Lr10) wirkverbunden ist.

**4. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß**

die Räder zumindest einer der Achsen (A1,A2), an denen eine Lenkfunktion durchgeführt wird, mit einem gemeinsamen Lenksteller (La1, La2, La3) wirkverbunden sind.

**5. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß**

es wenigstens zwei unabhängig voneinander arbeitende, mit verschiedenen Rädern wirkverbundene Lenksteller aufweist.

**6. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß**

die Räder zumindest einer der Achsen (A1, A2) jeweils mit einer unabhängig von den anderen Betriebsbremsen arbeitenden Betriebsbremse (Br1, ..., Br8) wirkverbunden sind.

**7. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß**

zwischen den Betriebsbremsen (Ba1, ..., Ba6) der Räder zumindest einer der Achsen (A1, A2) ein funktionaler Zusammenhang - insbesondere eine gemeinsame Bremsdruckquelle - besteht.

**8. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß**

es wenigstens zwei unabhängig voneinander arbeitende, mit Rädern verschiedener Achsen wirkverbundene Betriebsbremsen aufweist.

**9. Fahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß**

die Räder der Achsen (A1, A2), an denen eine Lenkfunktion durchgeführt wird, mit unabhängig von anderen Betriebsbremsen arbeitenden Betriebsbremsen (Br1, ..., Br8) wirkverbunden sind.

**10. Fahrzeug nach Anspruch 9,**



**dadurch gekennzeichnet, daß**

die Räder der Achsen, an denen keine Lenkfunktion ausgeführt wird, mit Betriebsbremsen (Ba1, ..., Ba6) wirkverbunden sind, die in einem funktionalen Zusammenhang - insbesondere in Verbindung mit einer gemeinsamen Bremsdruckquelle - zueinander stehen.

11. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 2 bis 10,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

die fehlertolerante Energieversorgung aus einer Fahrzeugbatterie (1) und zumindest einem weiteren Energiespeicher (8) im Fahrzeug besteht, wobei die dem einzelnen Rad zugeordneten Stellsysteme durch zumindest zwei voneinander unabhängige Speicher für Energie versorgt sind.

12. Fahrzeug nach Anspruch 11,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

jedem Stellsystem für die Bremsfunktion (Br1, ..., Br6, Ba1, ..., Ba6) ein von den anderen Energiespeichern unabhängiger Energiespeicher (8) zugeordnet ist.

13. Fahrzeug nach Anspruch 12,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

der Energiespeicher (8), der das Stellsystem für die Bremsfunktion eines bestimmten Rades einer Achse (A1, A2), an der eine Lenkfunktion durchgeführt wird, versorgt, auch das Stellsystem (Lr1, ..., Lr10, La1, La2, La3) für die Lenkfunktion, das diesem Rad zugeordnet ist, versorgt.

14. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 11 bis 13,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

die Energiespeicher (8), die einem einzelnen Rad zugeordnet sind, zumindest teilweise durch bei Bremsvorgängen aus der Bewegungsenergie des entsprechenden Rades zurückgewonnene elektrische Energie aufgeladen werden.

15. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 11 bis 14,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

zumindest ein Energiespeicher (8) aus der kinetischen Energie eines Rades aufladbar ist.

16. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 15,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

für jedes Rad eine aktive Federungsfunktion - insbesondere mittels einer aktiven oder teilaktiven Federung - durchgeführt wird, wobei in der Recheneinheit für jedes Rad Sollfederwege aufgrund von Sensorsignalen ermittelt werden, wobei die aktive Federungsfunktion aufgrund der ermittelten Sollfederwege mittels Federstellern (13) geregelt bzw. gesteuert wird.

17. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 16,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

zumindest für die Räder einer Achse (A1, A2) des Fahrzeugs eine Antriebsfunktion mittels einer - insbesondere elektrischen - Antriebseinrichtung (19) durchgeführt wird, wobei in der Recheneinrichtung (7) für die Räder mit Antriebsfunktion eine Sollantriebswirkung ermittelt wird und wobei die Antriebsfunktion aufgrund der ermittelten Sollantriebswirkung gesteuert bzw. geregelt ist.

18. Fahrzeug nach Anspruch 17,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

an zumindest einer der Achsen (A1, A2) mit Antriebsfunktion für jedes Rad eine von den anderen Antriebseinrichtungen unabhängige Antriebseinrichtung (19) angeordnet ist.

19. Fahrzeug nach Anspruch 17 oder 18,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

an zumindest einer der Achsen (A1, A2) mit Antriebsfunktion eine auf beide Räder der Achse gleich einwirkende Antriebseinrichtung angeordnet ist.

20. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 11 bis 19,

**dadurch gekennzeichnet, daß**

die einem bestimmten Rad zugeordneten Stellsysteme sowie die zugehörige Steuerung (7) sowie der ausschließlich dieses Rad versorgende weitere Energiespeicher (8) zu einem Modul (M1, M2, M3, M4) zusammengefaßt sind.

21. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 11 bis 19,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**

die allen Rädern einer bestimmten Achse (A1, A2) zugeordneten Stellsysteme sowie die zugehörige Steuerung sowie der ausschließlich diese Achse versorgende weitere Energiespeicher zu einem Modul zusammengefaßt sind.

22. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 21,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**

das fehlertolerante Kommunikationssystem (2) ein Datenbus, insbesondere ein redundant und/oder als Ring oder Stern ausgebildeter Datenbus, ist.

23. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 22,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**

die fehlertolerante Recheneinheit (3) aus zumindest drei unabhängig voneinander arbeitenden, identischen Rechenwerken (4,5,6) besteht, auf denen unabhängig voneinander aufgrund der allen Rechenwerken (4,5,6) zugeführten Sensorsignalen zumindest die Sollbremswirkung und die Sollenkwirkung ermittelt wird.

24. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 23,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**

die fehlertolerante Recheneinheit (3) aus zumindest zwei unabhängig voneinander arbeitenden Rechenwerken (4,5,6) besteht, wobei jedes der Rechenwerke (4,5,6) die Fail-silent Eigenschaft aufweist und wobei in jedem der Rechenwerke (4,5,6) unabhängig voneinander aufgrund der allen Rechenwerken (4,5,6) zugeführten Sensorsignalen zumindest die Sollbremswirkung und die Sollenkwirkung ermittelt wird.

Fig. 1a

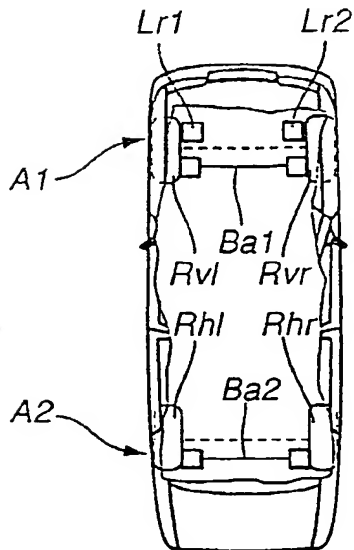


Fig. 1b

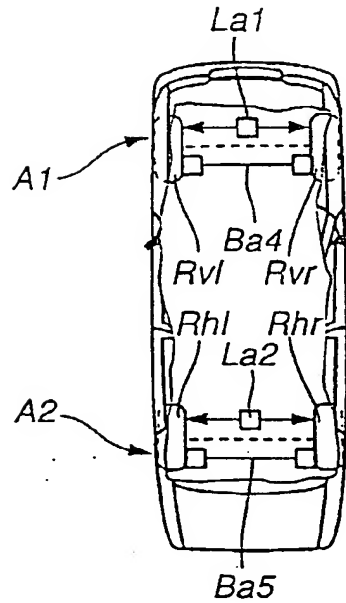


Fig. 1c

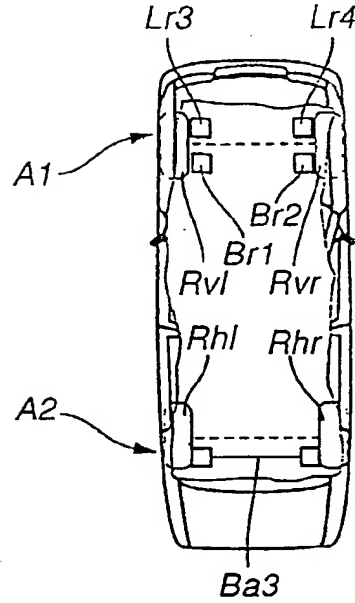


Fig. 1d

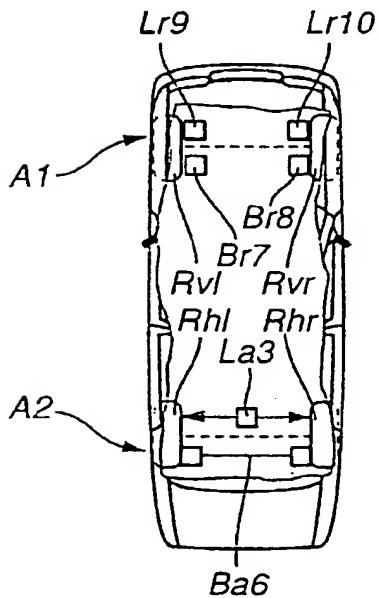
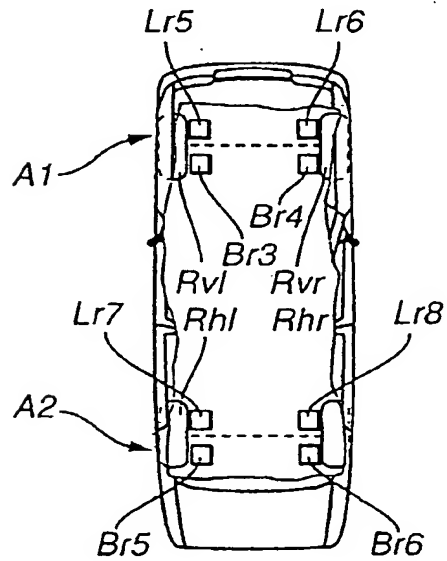


Fig. 1e



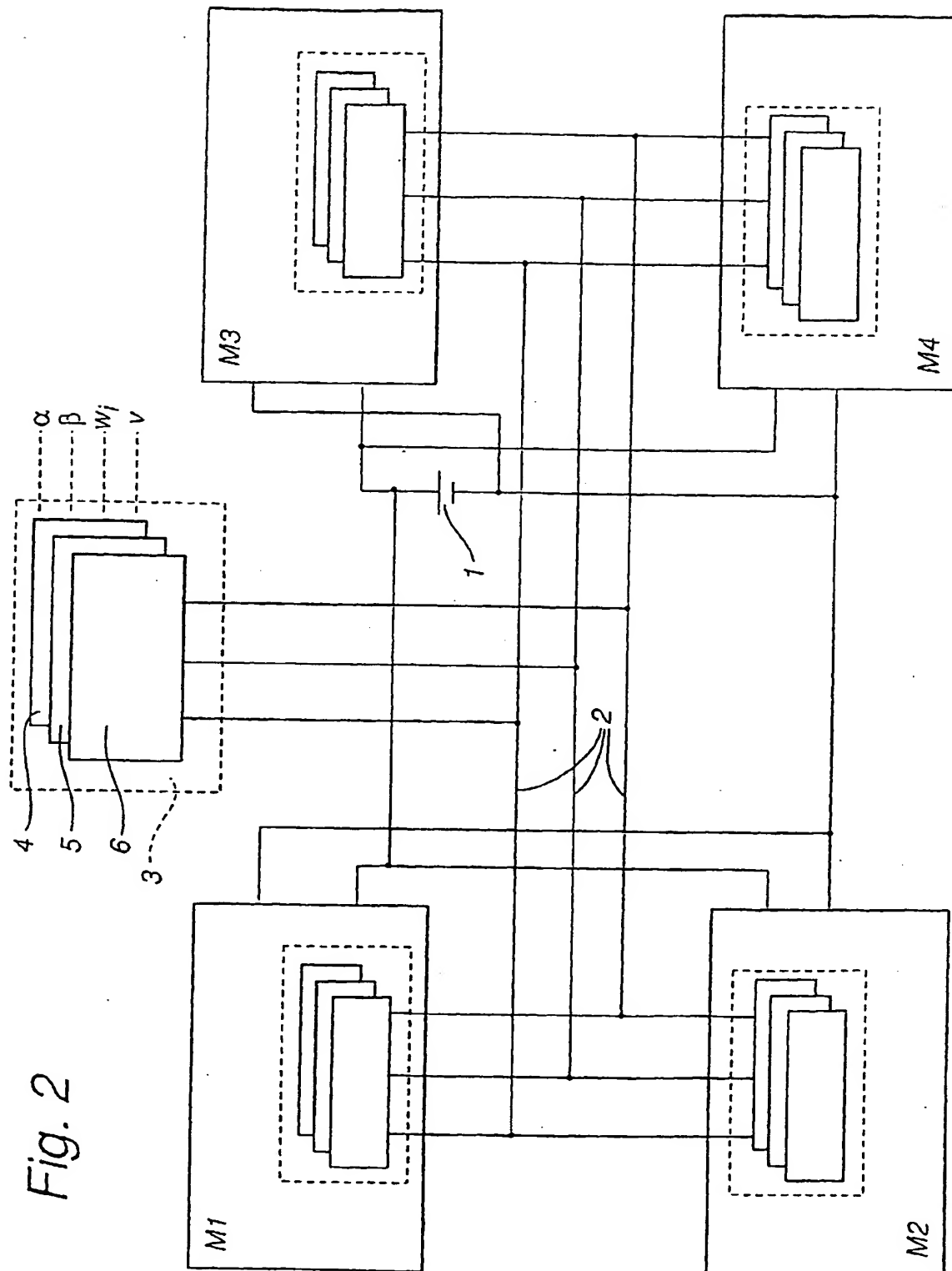
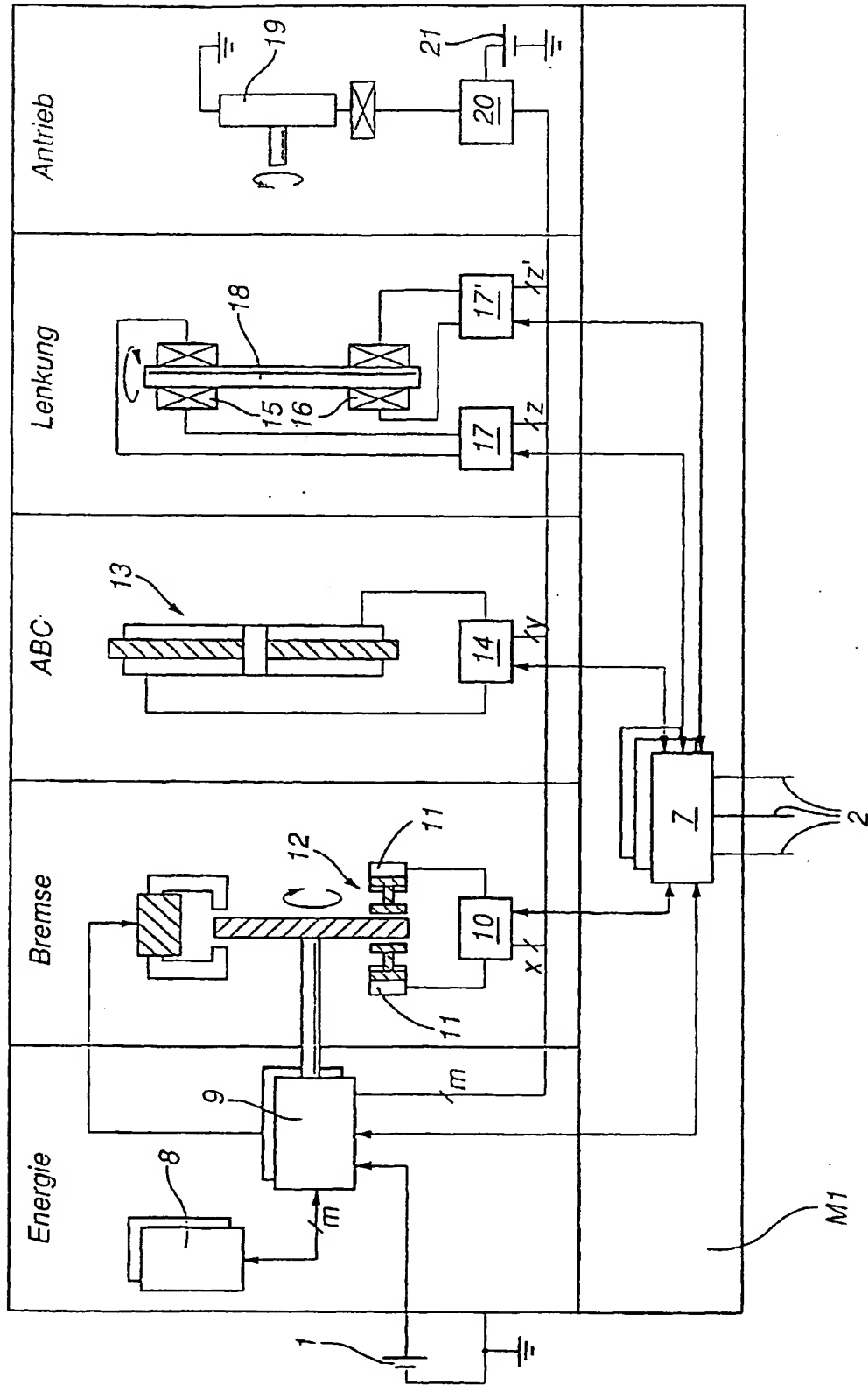


Fig. 3



(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 999 117 A3

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:  
04.12.2002 Patentblatt 2002/49

(43) Veröffentlichungstag A2:  
10.05.2000 Patentblatt 2000/19

(21) Anmeldenummer: 00102607.9

(22) Anmeldetag: 13.06.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE ES FR GB IT SE

(30) Priorität: 18.07.1995 DE 19526250

(62) Dokumentnummer(n) der früheren Anmeldung(en)  
nach Art. 76 EPÜ:  
96109477.8 / 0 754 611

(51) Int Cl.7: B62D 6/00, B62D 7/14,  
B60T 8/00, B62D 5/30,  
B60T 17/18, B62D 6/04,  
B62D 7/09, B60K 28/10

(71) Anmelder: DaimlerChrysler AG  
70567 Stuttgart (DE)

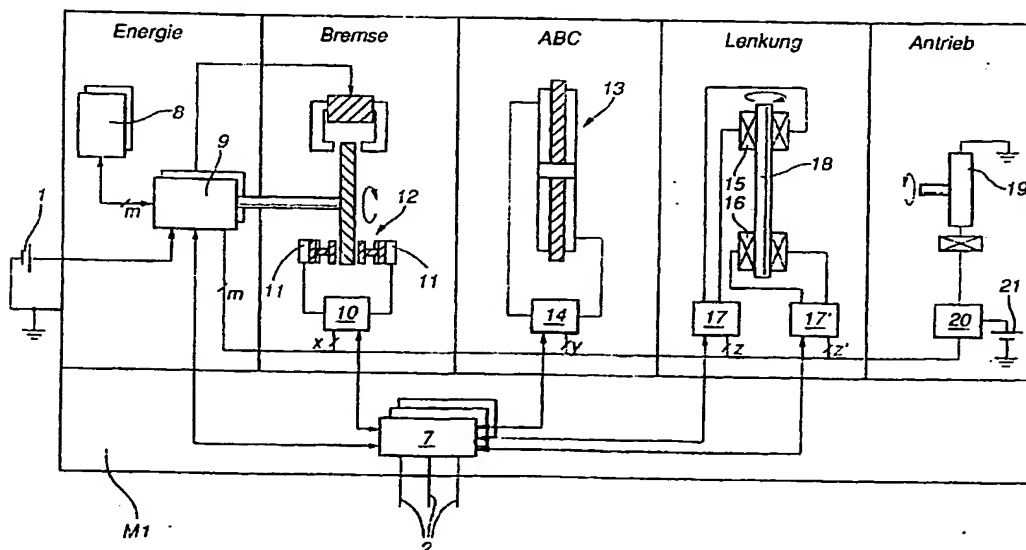
(72) Erfinder:  
• Thurner, Thomas  
73230 Kirchheim (DE)  
• Vogel, Thomas, Prof. Dr.  
71229 Leonberg (DE)

## (54) Fahrzeug mit Brems- und Lenksystem

(57) Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeug mit einem Brems- und Lenksystem, wobei das Fahrzeug mindestens zwei Achsen (A1,A2) aufweist und das Brems- und Lenksystem an jeder Achse für jedes Rad eine Bremsfunktion und an zumindest einer Achse eine Lenkfunktion ausübt, und mindestens einer Recheneinheit (3), in der für jedes Rad eine Sollbremswirkung und für jedes Rad mit Lenkfunktion eine Sollenwirkung aufgrund von Sensorsignalen (Sb,Sg,v,w; $\alpha$ , $\beta$ ) ermittelt wird, wobei die Bremsfunktion und die Lenkfunktion auf-

grund der ermittelten Sollbremswirkung und Sollenwirkung mittels Stellsystemen des Brems- und Lenksystems geregelt bzw. gesteuert wird, die für die Bremsfunktion eine Betriebsbremse (11) und für die Lenkfunktion zusätzlich einen Lenksteller (15,16) beinhalten. Erfindungsgemäß bremsst das Brems- und Lenksystem im Fehlerfall einer Lenksystemkomponente, insbesondere eines Lenkstellers (15,16), gezielt einzelne Räder zur Aufrechterhaltung der Lenkbarkeit des Fahrzeugs. Verwendung zum Beispiel in Automobilen.

Fig. 3





Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 00 10 2607

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	DE 41 23 232 A (DAIMLER BENZ AG) 14. Januar 1993 (1993-01-14)	1,4,7,8, 17-19	B62D6/00 B62D7/14
Y	* Seite 2, Zeile 9 - Zeile 17 *	2,3,5,6, 9-12, 22-24	B60T8/00 B62D5/30 B60T17/18 B62D6/04 B62D7/09 B60K28/10
Y	--- J. MILLWARD: "Electronic system architecture" AUTOMOTIVE ENGINEERING, Bd. 101, Nr. 4, April 1993 (1993-04), Seiten 15-17, XP002214579 Brimfeld, OH, USA ISSN: 0098-2571 * Seite 17, rechte Spalte, Absatz 2 - Absatz 4 *	2,22-24	
Y	--- G. MASTINU ET AL: "Integrated Controls of Lateral Vehicle Dynamics" PROCEEDINGS OF 13TH IAVSD SYMPOSIUM, Bd. 23, August 1993 (1993-08), XP002214580 Chengdu, China ISSN: 0042-3114 ISBN: 90 265 1380 1 * das ganze Dokument *	3,5,6,9, 10	
Y	--- GB 2 205 009 A (LUCAS IND PLC) 23. November 1988 (1988-11-23) * Zusammenfassung; Abbildung *	11,12	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B62D B60T B60K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Forschungsamt <b>BERLIN</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>24. September 2002</b>	Prüfer <b>Wiberg, S</b>
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EP0 998 117 A3 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 10 2607

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

24-09-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 4123232 A	14-01-1993	DE 4123232 A1	14-01-1993
		FR 2678885 A1	15-01-1993
		GB 2257761 A ,B	20-01-1993
		IT 1254408 B	14-09-1995
		JP 2521217 B2	07-08-1996
		JP 5193392 A	03-08-1993
		US 5471388 A	28-11-1995
GB 2205009 A	23-11-1988	KEINE	

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82